



Centre d'Etudes Supérieures d'Aménagement  
Parc Grandmont  
37000 TOURS  
FRANCE



Institut für Landesplanung und Raumforschung  
Herrenhäuser Strasse 2  
30419 HANNOVER  
DEUTSCHLAND

# DER VERKEHR IN DER STADTENTWICKLUNG

## VERGLEICH ZWISCHEN DIE STADT STRASBURG ( FRANKREICH ) UND DIE STADT HANNOVER ( DEUTSCHLAND )



JANUAR 2003



Céline KRUGLER  
Erasmusstudentin

UNIV TOURS POLYTECH DA



D 251 010596 5

MAG3 yr 2003 KRU





Centre d'Etudes Supérieures d'Aménagement  
Parc Grandmont  
37000 TOURS  
FRANCE



Institut für Landesplanung und Raumforschung  
Herrenhäuser Strasse 2  
30419 HANNOVER  
DEUTSCHLAND

# **DER VERKEHR IN DER STADTENTWICKLUNG**

## **VERGLEICH ZWISCHEN DIE STADT STRASBURG ( FRANKREICH ) UND DIE STADT HANNOVER ( DEUTSCHLAND )**

*JANUAR 2003*

*Céline KRUGLER  
Erasmusstudentin*

## Vorwort

Diese Studie ist eine Universitätsarbeit von einer Studentin im Rahmen ihres zweiten Jahres im Studiengang „Magistère d'aménagement du territoire „ oder „Raumordnung Magister „ im „C.E.S.A. (Centre d'études supérieures d'Aménagement ) oder Studiumszentrum für Raumordnung“ der Universität TOURS (Frankreich). Sie wurde während eines Austauschsemesters ERASMUS im I.L.R. ( Institut für Landesplanung und Raumforschung) der Universität HANNOVER erstellt.

Die Arbeit behandelt das Thema „Verkehr in der Stadtentwicklung“, sie sind zwei Versionen geschrieben: in französischer Sprache und in deutscher Sprache. Sie wurde betreut von Herr Hans Günter Barth.

Alle Fotos und Dokumenten waren auf Internet gefunden. Die Internet Adressen sind am Ende dieser Hausarbeit gegeben.

## Dank

Ich möchte mich bei den Personen bedanken, die mich bei meiner Arbeit und meinen Untersuchungen beraten und unterstützt haben. Aber auch bei den Personen, die mir bei der Ausarbeitung dieser Studie geholfen haben, besonders:

- Herr Prof.-Ing. Dr.habil. Hans Günter Barth
- Frau Dipl.-Ing. Annette Lang
  
- Herr Thebes, vom „Amt für Koordination, Controlling und Stadtentwicklung“ der Stadt Hannover.

# Gliederung

<b>VORWORT .....</b>	<b>1</b>
<b>DANK.....</b>	<b>1</b>
<b>GLIEDERUNG .....</b>	<b>2</b>
<b>DER BEGRIFF DER STADTENTWICKLUNG IM KURZEN .....</b>	<b>3</b>
<b>EINLEITUNG .....</b>	<b>4</b>
<b>DIE STADT STRASSBURG.....</b>	<b>6</b>
DIE STADTVORSTELLUNG .....	6
DIE STADTENTWICKLUNGSPOLITIK.....	6
EIN RÜCKBLICK ÜBER DIE GESCHICHTE DES VERKEHRS IN DER STADTENTWICKLUNG.....	7
DER AKTUELLE ZUSTAND DEM VERKEHRSBEREICH .....	8
DIE PROJEKTE .....	10
DIE ZUKÜNFTIGE PERSPEKTIVE .....	11
DIE ZUSAMMENFASSUNG.....	11
<b>DIE STADT HANNOVER.....</b>	<b>14</b>
DIE STADTVORSTELLUNG .....	14
DIE STADTENTWICKLUNGSPOLITIK.....	14
EIN RÜCKBLICK ÜBER DIE GESCHICHTE DES VERKEHRS IN DER STADTENTWICKLUNG.....	16
DER AKTUELLE ZUSTAND DEM VERKEHRSBEREICH.....	16
DIE PROJEKTE .....	17
DIE ZUKÜNFTIGE PERSPEKTIVE .....	18
DIE ZUSAMMENFASSUNG.....	19
<b>EINE NACHHALTIGE VERKEHRSTRATEGIE .....</b>	<b>21</b>
EINLEITUNG .....	21
DIE FORMEN DER KOMMUNALVERBÄNDE.....	22
DER UMWELTSCHUTZ .....	23
SCHLUSSFOLGERUNG.....	24
<b>SCHLUSSFOLGERUNG.....</b>	<b>25</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE / LITERATURVERZEICHNIS.....</b>	<b>26</b>
<b>SITES INTERNET / INTERNET ADRESSEN .....</b>	<b>27</b>
<b>RESUME.....</b>	<b>28</b>

## Der Begriff der Stadtentwicklung im kurzen

Der Begriff der Stadtentwicklung hat eine besondere Bedeutung: es ist definiert als ein Wille der Förderung der harmonischen Entwicklung des Stadtraums. Gemäß eines integrierten Konzepts der städtischen Projekte und Landesplanen, für die Lebensbedingungen zu fördern. Das heißt auch, die städtischen Schwierigkeiten zu vermindern und die sektorale Planung zu erleichtern, um Aktivitäten in den Bereichen soziales, Wirtschaft und Umwelt aufeinander abstimmen. Es ist also ein Wille die Vermittlung der Stadterweiterung, auf einer Seite mit der Beschleunigung der Lebensqualität, den Lebensbedingungen, und auf der anderen Seite mit der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung.

Die Ziele der Stadtentwicklungspolitik sind die Steigerung der Bevölkerung und der Wirtschaften Entwicklung in der gleichen Zeit. Diese Stadtentwicklung sollte nicht die Lebensqualität, der Lebensbedingungen, und die Natur stören. Diese Politik möchte die Umwelt und die bestehenden Ressourcen für die zukünftigen Generationen schützen, das heißt die „nachhaltige Entwicklung“ fördern.

Der Verkehrsbereich gehört also wirklich zur Stadtentwicklungspolitik, weil der Verkehr die Struktur des Stadtraums organisiert. Die Organisation und die Leitung des Verkehrs sind wichtig, sie erlauben die Verbindungsmöglichkeiten zwischen den verschiedenen Vierteln einer Stadt, oder zwischen den verschiedenen Gemeinden eines Stadt-Umland-Verbandes. Der Verkehr ist ein wichtiger Faktor, um die Funktion eines Stadtgebietes zu sichern.

Die Stadtentwicklungspolitik in Frankreich wie in Deutschland wird auf der städtischen Ebene verwirklicht, die lokalen Behörden sind die wichtigsten Akteure. Tatsächlich sollen alle Maßnahmen mit der Staatsverfassung und den nationalen oder regionalen Rahmengesetzen dem Raumordnungsbereich abstimmen. Im kurzen, in Frankreich sind die Raumordnungsgesetze auf der Nationalebene gefasst, und in Deutschland werden diese Gesetze in die meisten Fälle auf der Landebene entschieden. Deutschland hat ein Föderalsystem und Frankreich ein Zentralsystem.

### Bemerkung:

Es ist wichtig keine Vermischung zwischen „Gleichlautenden Worten“ zwischen deutsch und französisch zu machen, weil die Bedeutung manchmal anders sein kann.

# Einleitung

Seit Anfang des XXen Jahrhundert, fördert man in Europa die Entwicklung der Städte, die Bevölkerung wolle aus wirtschaftlichen Gründen lieber in die Städte umziehen. Dieses Phänomen hat sich mit der tertiären Wirtschaft und der Konzentration der Ballungsaktivitäten in den Außenbezirken verstärkt. Nach dem Zweiten Weltkrieg, ist diese Zunahme erheblich. Der besondere Faktor, der die Erweiterung der Städtischen Räume erlaubt hatte, war die technische Beschleunigung des Verkehrs, wie Autos, Straßenbahnen (S-Bahn) oder Untergrund Bahnen (U-Bahn). Heutzutage wohnen mehr als 70 % der Bevölkerung in den Städten. Deswegen ist es interessant die Behandlungsweise der Frage des Verkehrs in den Städten: Hannover (Norddeutschland) und Strassburg oder Strasbourg (Nordostfrankreich) zu vergleichen.

Eine Vorstellung des Verkehrs in der Stadtentwicklung und ein Vergleich der Stadtentwicklungspolitik von diesen beiden Städten, ermöglicht einen Vergleich zwischen zwei europäische Erfahrungen (trotz des GröÙeunterschiedes in der Bevölkerungszahl zwischen Hannover und Strassburg).

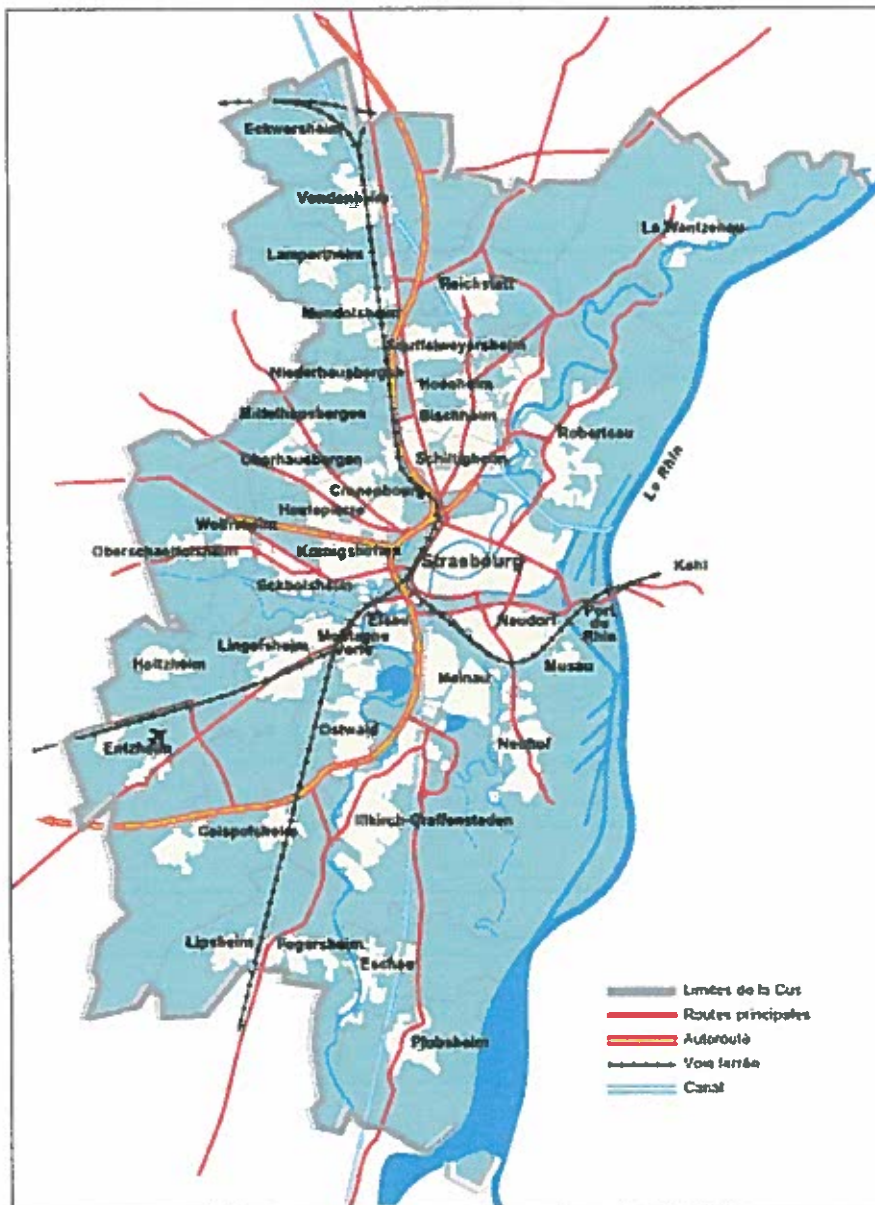
Während des Zweiten Weltkrieges war die Stadt Hannover von den Alliierten ganz zerstört worden, und die Stadt Strassburg hatte auch viele Kriegsschäden, deswegen ist es treffend das Studium nach dem Krieg zu beginnen, weil sich die Stadtentwicklung seit dieser Zeit wirklich beschleunigt hat. Eine solche Arbeit ermöglicht einen Vergleich von zwei verschiedenen Arten der städtischen Verkehrsentwicklung in der europäischen Union seit dem Zweiten Krieg.

Diese Betrachtung des Verkehrs in der Stadtentwicklung der Städte Hannover und Strassburg wird mit einer Vorstellung der heutigen Situation der beiden Städte beginnen. Danach erfolgt ein Vergleich von zwei Themen der Verkehrsentwicklung in der städtischen Erweiterung.



# **DIE STADT STRASSBURG**





*Communauté Urbaine de Strasbourg*

# Die Stadt STRASSBURG

## Die Stadtvorstellung

Strassburg liegt nord-östlich von Frankreich, ist die regionale Hauptstadt von der „Région Alsace“ oder der „Elsässische Region“, und gehört den „département du Bas-Rhin“, oder den „Unter-Rhein Departement“. Die Stadt hat eine europäische Bekanntheit, weil die europäische Institution ihren Sitz in Strassburg hat, und weil sie mit Deutschland eine gemeinsame Grenze hat (in der Höhe von Baden-Württemberg). Strassburg ist heutzutage die siebtgrößte Stadt Frankreichs und hat 250.000 Einwohner<sup>1</sup>. Sie ist auch die zweitgrößte französische Stadt als Finanzplatz und Bankenplatz nach Paris (die nationale Hauptstadt.) Sie ist als Europäische Hauptstadt bekannte Stadt, ist auch eine Universitätsstadt, empfängt viele internationale Firmen und technologische Betriebe, und ist wie die Stadt Hannover eine internationale Messestadt.

## Die Stadtentwicklungspolitik

### „La Communauté Urbaine de Strasbourg“ oder „der Stadt Straßburg-Umland-Verband“

Das Gesetz von 1966 bietet die Möglichkeit in Frankreich Stadt-Umland-Verbände oder „Communauté Urbaine“ zu erbauen. Ein Stadt-Umland-Verband definiert sich durch eine interkommunale Kooperation, die die Begriffe von der finanziellen Solidarität und der Gemeindebelangen Verteidigungen. Sie soll die Kommuneneigenständigkeit respektieren, eine gute Leitung und eine breite Entwicklung für die Bereiche für die sie kompetent ist sichern.

Die „Communauté Urbaine“ ist ein „Etablissement Public de Coopération Intercommunale (E.P.C.I.)“ oder eine öffentliche „Verwaltung für die interkommunale Kooperation“, die mehrere Gemeinden verbindet. Dieser Stadt-Umland-Verband soll einen Einheitsraum schaffen und mehr als 500.000 Einwohner am Gründungsdatum vorzeigen kann. Der Stadt-Umland-Verband hat ihr eigenes Steuerwesen und Pflichtaufgaben in mehreren Bereichen. Diese Bereiche sind die Wirtschaftsförderung, die Sozial- und Kulturförderung, die Gemeindeförderung, die Abwägung des sozialen Wohnungsbaues, die Stadtpolitik, die Leitung der Gemeinschafts-Belange und schließlich auch die Aufwertungspolitik für den Umwelt- und Lebensrahmenschutz.

Im Jahre 1967, entschied sich die Stadt Strassburg für die Schaffung der Stadt-Strassburg-Umland-Verband“ oder „Communauté Urbaine de Strasbourg (C.U.S.)“. Sie verbindet 67 Gemeinden in einer 306 Quadratkilometer Umgebung, deshalb deutet 6 % des Departementgebietes (von dem „département du Bas-Rhin.“) Die C.U.S. hat fast 500.000 Einwohner, das heißt mehr als 45 % der Departementbevölkerung. Die Stadt ist also das Stadt-Zentrum von dieser internationalen Kooperation, weil es sich um 25 % des Gebietes von dem Stadt-Umland-Verband handelt.

<sup>1</sup> Die Informationen, und Werte über die Stadt Strassburg waren aus den Internet Adressen gefunden, die Internet Adressen sind am Ende der Hausarbeit gegeben.

Die C.U.S. hat zwei wichtigste Aktionsbereiche: die Raumordnung und die Leitung und Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs. Der Stadt-Umland-Verband besteht aus einem Entscheidungsrat mit 90 Mitgliedern, aus jeder kommunalen Verwaltung (die Zahl der Mitgliedern für jede Gemeinde hängt von der Bevölkerungszahl der Gemeinde ab), und einem Präsident ( heutige Präsident heißt Robert Grossman). Strassburg hat die Partikularität, die einzig im Frankreich ist, dass der Stadtdienst und der Gruppierungsdienst seit 1972 zusammenarbeiten.

Der allgemeine Zweck von der C.U.S. ist den Stadtraum wieder neu zu organisieren. Sie möchte, dass der öffentliche Personennahverkehr, die Radfahrer und die Fußgänger die Schwerpunkte seien. Deswegen ist der Stadt-Umland-Verband die Verwaltung, die in dem Verkehrsbereich kompetent ist, auf dem Gruppierungsraum und auf den Stadtraum von Strassburg, leiten.

### Die Verkehrspolitik von der C.U.S.

Es wird eine Politik für den öffentlichen Personennahverkehr, die Radfahrer und die Fußgänger verwendet, deshalb ist nicht der Autoverkehr nicht mehr einen Stellenwert, er wird Immermehr außerhalb der Stadt gestellt. Diese Verkehrspolitik versucht die Luftverschmutzung, die Wasserverschmutzung, der Tönende Verschmutzung und der Unsicherheit des Stadtraums zu vermindern ( die aus der großen Menge von Autos in der Stadt verursacht wird.) Diese Politik ist ein Schwerpunkt für die Stadtentwicklung in Straßburg, weil der Verkehr der wichtigste Faktor der Stadterweiterung ist.

Der Straßenbahn ist in Strassburg jetzt ein wichtiges Element der Struktur geworden. Er hat die Erweiterung der Fußgängerzonen in der Innenstadt gestattet und hat die weichen Verkehrsmittel (wie die Radfahren und die Fußgänger) aufgewertet.

Im Straßburg, wird die öffentliche Personennahverkehrsleitung von der „Compagnie des Transports Strasbourgeois“ oder „dem Verkehrsbetrieb der Stadt Strassburg“ geführt. Sie organisiert das Bus- und Straßenbahnnetz, mit den Behörden der C.U.S.. Dieser Verkehrsbetrieb hat eine öffentliche Zugeständnis, die die Leitung der Straßenbahn und Busnetze erlaubt. Die Investitionen sind immer von dem Französische Staat und der Stadt Straßburg finanziert.

### **Ein Rückblick über die Geschichte des Verkehrs in der Stadtentwicklung**

Einer Rückblick der wichtigsten Daten von der Verkehrspolitik in der Stadtentwicklung von Strassburg:

- 1967 : Schaffung der „Communauté Urbaine de Strasbourg“ oder der Stadt-Umland-Verband Strassburg“
- 1973 : Schaffung der ersten Fußgängerzone in der Innenstadt von Strassburg
- 1978 : Erst „schéma directeur „ oder „ leitendes Schema“ für die Fahrräder
- 1983 : Schaffung des ersten Radwegs in der Innenstadt

1990 : Begrenzung der Autogeswindigkeit auf 50 Kilometer/Stunde in der Stadt  
 1992 : Abschaffung des Verkehrstransits Nord-Sud in der Innenstadt  
 1994 : Inbetriebnahme der ersten Straßenbahnlinie und Widerorganisation des Busnetzes  
 1995 : Schaffung der ersten „Begrenzung der Autogeswindigkeit um 30 Kilometer/Stunde Zone“  
 1999 : Abschaffung des Verkehrstransits Ost-West in der Innenstadt  
 Mai 2000 : Schaffung der „S.I.B.S. (Société d'Inter modalité du Bassin Strasbourgeois)“ oder dem „Betrieb für Intermodalität in dem Strassburggebiet“  
 Juli 2000 : Adoptierung des „Plan de déplacement urbain“ oder „Stadtversetzungsplanes“ von dem Stadt-Umland-Verband bei der C.U.S.-Verwaltung  
 September 2000 : Inbetriebnahme von zwei anderen Straßenbahnlinien

## **Der aktuelle Zustand dem Verkehrsbereich**

In der Ergründung des Zustandes von der Verkehrslage, soll man das Straßenbahnnetz, das Busnetz, das Radwegenetz, von dem Straßennetz und der Fußgängerzone unterschieden, doch gehören sie alle zu den Stadtverkehrsmitteln.

Seit der Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie „A“ (die Erste :1994) und der zweite Linie im Jahre 2000, bildet das **Straßenbahnnetz** ein „X“, das mit dem Busnetz ergänzt wird. Das Straßenbahnnetz ist ganz eigenständig, aber das Busnetz teilt seine Strasse mit den Autos und der Straßenbahn. Das Gebiet von der Stadt Straßburg besteht aus einer guten Maschenweite von öffentlichem Personennahverkehr. Das Straßenbahnnetz macht in einem Platz einer Knote in der Innenstadt: „Place de l'homme de fer“. In der Nähe von dem Hauptbahnhof gibt es ein paar Kilometer, wo man unter der Erde, wie eine Untergrundbahn. Einige Linien fahren bis zur Peripheriegemeinde, wie Schiltigheim, welche eine Überfüllung von Autos in der Innenstadt vermindern. Das Straßenbahnnetz und das Busnetz von der C.T.S. (der Verkehrsbetrieb) sind mit Busverbindungen ergänzt worden, und diese Busverbindungen sind von privaten Betrieben erbaut, doch gibt der „Conseil Général“ oder der „Departementrat“ Zuschüsse dafür.

Die öffentlichen Personennahverkehrnetze sind auch mit **Zugverbindungen** durch die „T.E.R. (Trains express régionaux)“ oder Regionalzüge ergänzt worden. Die Regionalzüge gehören der „S.N.C.F. (Société Nationale des Chemins de Fer français)“ oder dem Französischen Bahnbetrieb. Diese Verbindungen werden in Partnerschaft mit dem „Conseil Régional d'Alsace“ oder Regionalrat von der Region gegründet. Das Gebiet der C.U.S. bietet verschiedenen Möglichkeiten des öffentlichen Personennahverkehrs belegt. Außerhalb diesem Gebiet können diese Dienste andere Preise haben.

Die Schaffung der Straßenbahnlinien ist mit der Schaffung von Relais-Parkplätzen ergänzt worden. Die Benutzer können ihre Autos dort lassen und die Straßenbahn fährt sie in die Innenstadt. Die Zahl der Parkplätze in diesen Relais-Parkplätzen sind nehmen ständig zu Steigerung, so werden wahrscheinlich in ein paar Jahren mehr als 4500 Plätze (auf acht Relais-Parkplätze geteilt) sein. Deswegen, sind viele Plätze in der Innenstadt abgeschafft worden und den kostenden Stationierungsraum erweitern worden. Diese Initiativen haben auch eine neue Aufwertung die Innenstadt herbei gebracht. Das andere Ziel ist auch die Zahl den Autos in dem Zentrum die Stadt, während der Pendelstunden zu verringern. Man

versucht dies durch Linien, die die großen Arbeitanzahlungs-zonen, die Universitätszentren, den Hauptbahnhof und die großen Peripheriegemeinde verbinden zu schaffen.

Diese Aktion ist eine Inbetriebnahme von einem multimodalen Preis für die Straßenbahn und den Zug ergänzt worden, weil es eine Partnerschaft zwischen die C.T.S. und die S.N.C.F. besteht. Es existiert auch die Möglichkeit das Fahrrad in der Straßenbahn mitzunehmen und eine Verbindung zwischen die Innenstadt und den Flughafen von Strassburg / Entzheim ist auch möglich.

Alle dieser Maßnahmen beschleunigen die Verkehrsmittelergänzung, und möchten die Bevölkerung befördern um der öffentliche Personennahverkehr zu benutzen.

Seit 1990, hat der Stadt-Umland-Verband von Straßburg eine wichtige Stadtversetzungs-politik verwirklicht. Ihr Wille den Verkehrsmitteln wieder abzuwägen, bleibt heute noch einen Zweck, (dem  $\frac{3}{4}$  der Stadtversetzungen war auf ihres Gebietes mit Autos gemacht.)

Die wirklichen Veränderungen haben im Jahre 1992 begonnen mit der Inbetriebnahme den Stadtversetzungsplan. Dieser Stadtsetzungsplan möchte die Stadt Strassburg mit den Peripherien verbinden. Diese Maßnahmen sind seit der Schaffung der Straßenbahn möglich geworden. Eine der wirklichen Änderungen im Jahre 1994, war die Umwandlung eines Platzes („Place de l'Homme de Fer“) in der Innenstadt in eine Fußgängerzone oder Radzone. Die Leute könnten also wieder den Stadtraum genießen, denn zwei Jahre davor hatten etwa 50.000 Autos/Tag dieser Platz benützt. Es geschah genau die Gleiche in anderen Plätze in Strassburg, wie die „Place Kléber“, „Place des Halles“, „Place de la République“ und dem Platz vor dem Bahnhof. Diese Orte haben wieder ihre ursprüngliche Bedeutung/Funktion als Treffpunkt den Menschen gefunden. Ein neuer Versetzungsplan war also angewendet worden.

Diese Maßnahmen waren mit der Geschwindigkeitsbegrenzung einiger Zonen begleitet. In der Innenstadt wurde zum Beispiel die „Grande Ile“ oder die „Grosse Insel“ in eine „30 Kilometer/Stunde-Zone“ umgestellt. Es zeigt die Autofahrer, dass sie den Fußgängern und Radfahren berücksichtigen müssen. Zwischen 1992 und 1999 ist der Autotransit, durch die Innenstadt abgeschafft worden und dieser Transit ist auf den großen Peripheriestrassen oder äußeren Strassen eingeschränkt worden.

Die Beschleunigung der Aktionen für gute Lebensbedingungen, und die Möglichkeiten der Stadtaufwertung wurden verwirklicht und es wurden mit dem Straßenbahnaufbau mehr als 2680 Bäume gepflanzt.

Die C.U.S. möchte den Stadtraum mehr angenehm gestatten, um die Leute zu beeinflussen zu Fuß, mit der Straßenbahn oder mit dem Rad in die Stadt zu gehen oder zu fahren. Seit 1990 hat der Stadt-Umland-Verband sein Radwegenetz verdoppelt, und ist jetzt mehr als 400 Kilometer lang. Die ganze Innenstadt besteht aus drei Hektare von Fußgängerzonen, deshalb der Fußgänger dieser Teil jetzt genießen kann.

Es wurde auch andere Maßnahmen für die Behandlung den Gehwegen entschlossen. Sie wollen sich auch um die blinden Personen oder die Mobilitätseingeschränkte Personen kümmern, und deswegen hat die Stadt Investitionen in blindfreundlichen Streifen und Tönendanzeigen gemacht.

## Die Projekte

Die „Communauté Urbaine de Strasbourg“ hat heute noch ihre Sicherheitspolitik für die Radfahrer und Fußgänger, und deswegen möchte sie noch eine Beschleunigung der Maschenweite realisieren. Sie möchte durch mindestens 10 Kilometer pro Jahr das Radwegenetz erweitern. Eine Werbung um die Radnutzung zu befördern seit 1999 begonnen hat. In der gleichen Zeit ist ein Radleihungssystem gegründet worden, die „Vélocation“ heißt. Der Stadt-Umland-Verband versucht auch jeden Tag das System gegen das Radstehlen, durch die Erhöhung von Sicherheitskreis und die Schaffung von Radüberwachungsparks zu beschleunigen.

Sie beabsichtigt auch Ergänzungsmöglichkeiten zwischen die verschiedenen privaten und öffentlichen Verkehrsmittel zu befördern, und ihre Partnerschaft mit dem Verkehrsbetrieb zu beschleunigen. Für diese Ergänzung arbeiten sie auch heute noch mit dem Elsässischen Regionalrat und Departementrat, um den angebotenen Verkehrsmitteln auf dem Regionalraum zu verbessern. (Der Regionalrat und der Departementrat haben die Fähigkeit den Verkehrsbereich auf dem Regionalraum zu organisieren.)

Aus diesen Gründen, ist die „S.I.B.S. (Société d'Inter modalité du Bassin Strasbourgeois)“ gegründet worden, welche eine Partnerschaft zwischen die S.N.C.F. und die C.T.S. ist. Ihr Ziel besteht darin Studien für die Inbetriebnahme von dem Verkehrsmittel: Straßenbahn-Zug zu erreichen. Mit diesen Mitteln, sollte der Nutzer nicht zwischen der Straßenbahn und der Zug wechseln müssen, denn beide auf den selben Schienen fahren. Der Zweck ist das die Bevölkerung nur ein Verkehrsmittel zwischen ihrem Haus auf dem Land und die Innenstadt benutzen müssen.

Seit 2001, hat der Stadt-Umland-Verband eine öffentliche Verabredung begonnen, weil sie Meinungen der Gruppierungsbevölkerung über die Möglichkeiten einer Erweiterung des Straßenbahnnetzes es wissen möchten. Diese öffentliche Befragung ermöglicht ihnen zu zeigen, dass die Bevölkerung mit der Inbetriebnahme des Straßenbahnnetzes zufrieden ist. Das Resultat der Strassburger Gesellschaft scheint gut zu sein, deshalb ist die C.U.S. bereit die Maschenweite des Straßenbahnnetzes auf ihrem Gruppierungsraum, Erweiterungs- und Beschleunigungsprojekte von dem Straßenbahnnetz zu erweitern (zum Beispiel bis Lingolsheim). Ab 2006 wird eine neue Straßenbahnlinie aufgebaut und dazu kommen noch Erweiterungen von aktuellen Linien auch (bis 2010).

Die Stadt Strassburg liegt an der Grenze Deutschlands, deswegen haben die Behörden von der C.U.S. schon Kontakte mit den deutschen Behörden und Verwaltungen aufgenommen, um das Verhältnis zwischen die beiden Staaten zu verbessern und zu entwickeln. Sie möchten den Personenverkehr und den Güterverkehr verbessern (besonders zwischen der Stadt Kehl, die auch an der Grenze liegt, und ihre Region Ortenau und Strassburg.)

Um die Wirtschaftlichentwicklung nicht zu stören, haben sie schon die Frage von der Güterversorgung der Innenstadt und dem Stadt-Umland-Verband gestellt. Der Transit von Tausende Lastwagen durch die Innenstadt soll noch organisiert werden, weil es eine Gefahr für die Fußgänger ist. Heutzutage ist der Eintritt in der Stadt für die Lastwagen, die mehr als 19 Tonnen Schwer sind, verboten. Die Einschätzung dieser Frage gehört der lokalen, der nationalen, und der internationalen Koordination, weil Straßburg einen Flusshafen hat. Dieser eigenständige Hafen ist im Jahre 1926 gegründet worden, und ist jetzt auch der Zweitgrößte Hafen in Frankreich (nach Paris) und der Dritte Rhenahnhafen.

## **Die Zukünftige Perspektive**

Die „Communauté Urbaine de Strasbourg“ hat die Wahl der nachhaltigen Entwicklung genommen. Sie hat den Willen eine Sozialentwicklung und Wirtschaftsförderung zu mischen. Diese Stadtentwicklung beginnt natürlich mit der Stadtverkehrsentwicklung die zu einer logischen Versetzungspolitik gehört. Im Juli 2000 hat sie einen Stadtversetzungsplan für den Umgruppierungsraum gefasst, der Folgende von dem Ersten im Jahre 1992, die nur für die Stadt Strassburg vorgelesen war. Die Erweiterung dieses Dokumentes, zeigt eine wirkliche Berücksichtigung des Verkehrs in der Stadtentwicklung.

Seit 2000, besteht ein neues Gesetz „S.R.U. (Solidarité et Renouveau Urbain)“ oder „Solidarität und Stadterneuerung“. Es zwingt die Kommunen neuen „P.L.U. (Plan local d'urbanisme)“ oder „lokaler Städtebauplan für die kommunale Ebene“ und „S.C.O.T. (Schéma de cohérence territoriale)“ oder „Schema für den territorialen Zusammenhang“ für eine Gebiete Ebene aufzubauen. Diese zwei Maßnahmen geben den Rahmen der Raumordnung.

Strassburg hat jetzt begonnen einen S.C.O.T. zu fassen, er wird sich „S.C.O.T.E.R. (Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg )“ oder „Schema für den territorialen Zusammenhang der Region Strassburg“ nennen. Er wird die wichtigsten Richtungen der Raumordnung für die Region von Strassburg bis 2015 wiedergeben.

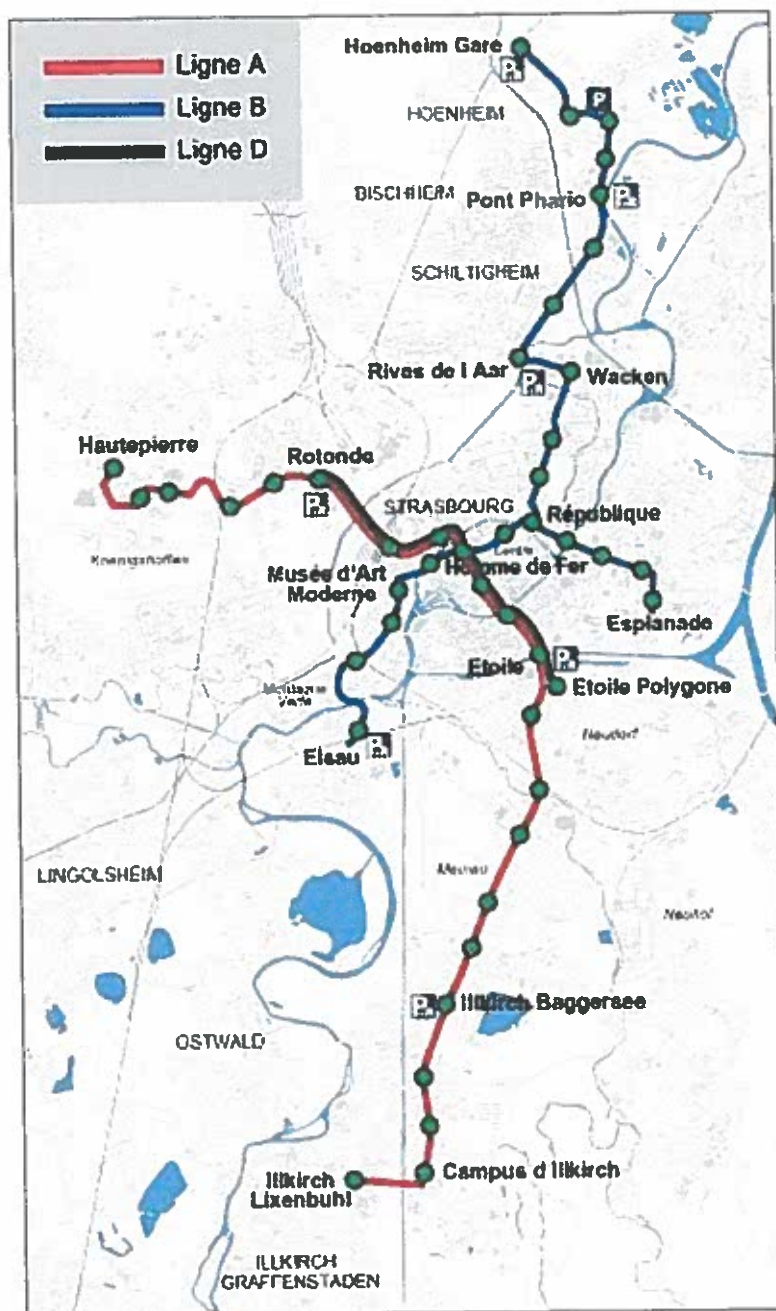
Die Verwirklichung dieses Dokumentes ist einem Verband anvertraut worden, aber er soll mit der Hilfe der Bevölkerung geschrieben werden. Dieses Dokument besteht aus dem Verkehr und der Stadtversetzung, weil Strassburg und seine Region eine Definition von Stadtentwicklung begonnen hat. Sie möchte, dass die Stadtentwicklung verabredet und mehr dichter wird, sie soll auch die Mobilität der Bevölkerung und der Güter, und die Wirtschaftsförderung berücksichtigen. Der S.C.O.T.E.R. ist also der nächsten wichtigster Schritt, welche die Richtungen der Verkehrspolitik in der Stadtentwicklung von der Stadt Strassburg geben wird.

## **Die Zusammenfassung**

Die Stadt Straßburg und die Gemeinden die um die Stadt liegen, haben sich in einem Stadt-Umland-Verband oder einer „Communauté Urbaine de Strasbourg“ organisiert und strukturiert. Diese Verwaltung ist für die Stadtentwicklung verantwortlich und kann eigenständig alles entscheiden. Sie ist auch verantwortlich in dem Verkehrsbereich. Die Stadtverkehrspolitik versucht die Abwägung von den Verkehrsmitteln zu erreichen, und möchte die Bevölkerung beeinflussen, der öffentlichen Personennahverkehr oder das Rad zu benutzen.

Die C.U.S. arbeitet auch an die Verdichtung und die Maschenweite des Gebietes und die Verbesserung der Angebotene des öffentlichen Personennahverkehrs. Das Ziel ist das Straßenbahnnetz zu beschleunigen, um die Fußgängerzonen zu erweitern und dem Radwegenetz zu verbessern. Aber der Wille der Umweltschutz zu sichern beginnt nur jetzt sehr spät einen Schwerpunkt der Verkehrspolitik zu sein.

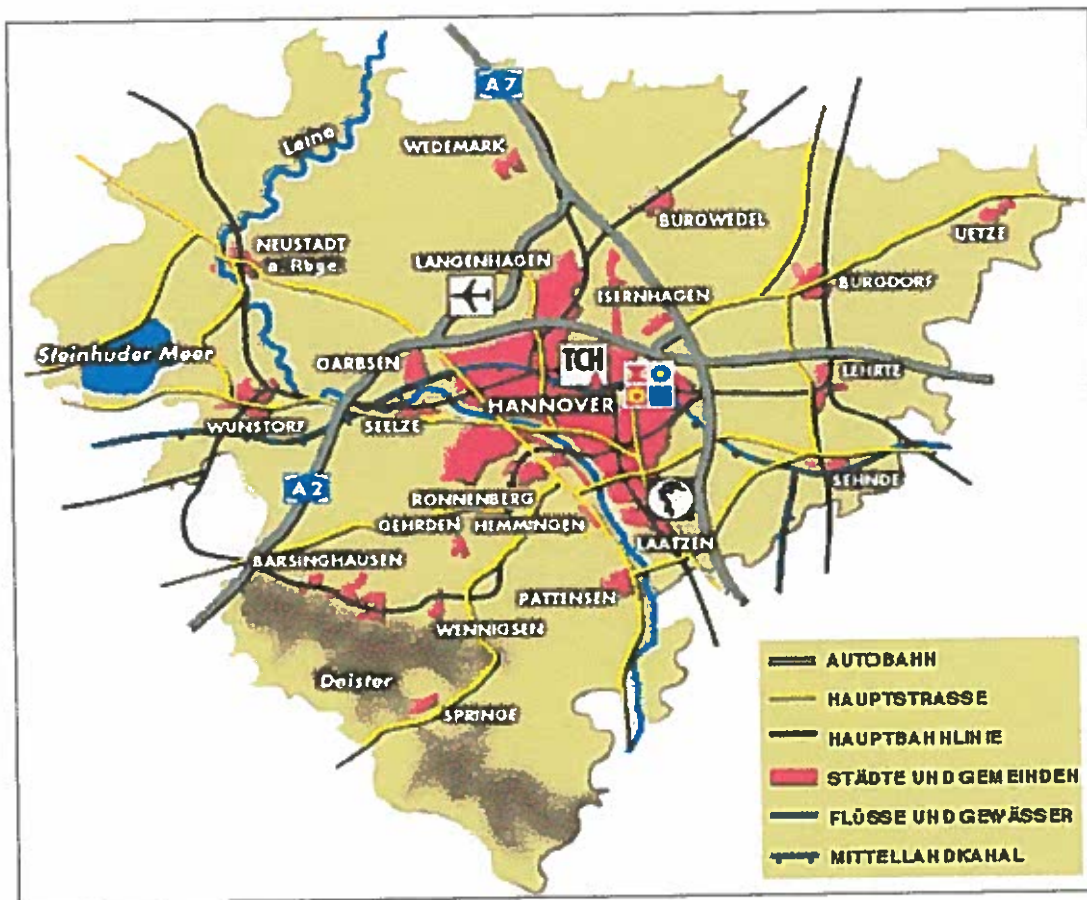




*Das Straßenbahnnetz von Strassburg*



# **DIE STADT HANNOVER**



« Region Hannover »

# Die Stadt HANNOVER

## Die Stadtvorstellung

Die Stadt Hannover ist die Landeshauptstadt von dem Gebiet Niedersachsen, der zu einem alten deutschen Land gehört. Niedersachsen liegt im Nord-Westen Deutschlands, und war die Zielscheibe von vielen Angriffen während des Zweiten Weltkrieges. Hannover war mehr als 90 % zerstört und musste nach dem Krieg wieder aufgebaut werden.

Die Stadt Hannover hat jetzt 515.000 Einwohner<sup>2</sup>, sie ist also die Elftgrößte Großstadt Deutschlands. Der Hannoverraum ist 204 Quadratkilometer groß, also ist nicht so erheblich im Vergleich mit den anderen deutschen Großstädten. Zum Beispiel Köln hat 962.000 Einwohnern und eine Bodenfläche von 410 Quadratkilometer.

Die Stadt Hannover ist das Verwaltungszentrum von Niedersachsen, eine sehr bekannte Universitätsstadt, und ein wichtiges Finanzzentrum von Norddeutschland. Mit ihrer Zentralität ist die Stadt einen Verkehrsknoten für die Autos und die Züge. Hannover ist auch eine sehr bekannte internationale Messestadt. Besonders die Weltausstellung im Jahre 2000, diese Expo 2000 hat ihrem internationalen Spitzenrang befördert.

## Die Stadtentwicklungspolitik

### Die Region Hannover

Das Landestag von Niedersachsen hatte im Mai 2001 die Schaffung von „der Region Hannover“<sup>3</sup> gefasst, doch wurde es nur wirklich seit November 2001 angewendet. Diese Region Hannover ist eine neue Verwaltung, die 21 Gemeinde um die Stadt Hannover verbindet. Die Stadt Hannover ist also die Zentrums-Stadt von diesem Stadt-Umland-Verband.

Die neue Verwaltung nimmt den Platz von der alten Verwaltung, aber es wird nicht die kommunale Behörde abgeschafft, sie behalten ihre Entscheidungseigenständigkeit. Die Verbände wie den „Kommunalverband Großraum Hannover“ und die „Landkreis Hannover“ sind aber abgeschafft worden. Sie repräsentierten die 20 Peripheriegemeinden von Hannover und die Stadt Hannover, aber diese Regionalreform hat keine Nachteile für die Kommunen, (ganz im Gegenteil.)

Die Region Hannover gibt die Möglichkeit für die Gemeinde und für die Landeshauptstadt Hannover auf der gleichen Ebene zu sein, das heißt sie haben die gleiche Entscheidungsmacht und die Verhältnisse sind gerecht. Tatsächlich, bekommt die Stadt Hannover den Status von eigenständiger „Kreisfreien Stadt“. Diese neue Verwaltung ist heute die einzige desgleichen in Deutschland.

---

<sup>2</sup> Die Angaben waren in den Dokumenten oder auf Internet Adressen gefunden, alle Referenzen sind am Ende der Hausarbeit gegeben. Die Werten sind alle im Jahre 2001 genommen.

<sup>3</sup> Die Informationen über die Organisation von der Region Hannover waren aus den beiden kleinen Dokumenten von der Region Hannover gefunden. Die Referenzen sind an Ende der Hausarbeit.

Die Region Hannover zählt 2.162.785 Einwohnern für eine Bodenfläche von fast 230.000 Hektaren. Diese Region repräsentiert etwa 30 % der Niedersächsischen Landesbevölkerung. Und die Stadt Hannover repräsentiert fast 24 % der Bevölkerung von der Region Hannover.

Die neue Verwaltung besteht aus drei Hauptelementen: der Regionsversammlung, der Regionsausschuss und dem Regionspräsidenten. Die Abgeordneten sind direkt von den Bürgern der Region Hannovers Gebiet gewählt worden, und der Regionspräsident ist auch von den Bürgern alle fünf Jahre gewählt. Der Regionsausschuss besteht aus Mitgliedern von der Regionsversammlung, und bereitet die Beschlüsse der Regionsversammlung. Die Versammlung fasst die Entscheidungen und Ziele von der Regionsentwicklung, sie arbeitet in Kommissionen und ist von dem Regionspräsidenten geleitet. Es ist Dr. Michael Arndt der Regionspräsident, und er vertritt die Region Hannover außerhalb Hannover.

Die Kompetenzen der Region Hannover sind durch die großen Regionalreformen von Niedersachsen verteilt und sind in dem Schaffungsgesetz erklärt. Die Kompetenzbereiche sind: der öffentliche Personennahverkehr, die Regionalplanung, die Regionale Wirtschaftsförderung, und die regionale Naherholung. Mehrere Kompetenzen werden nach und nach aufkommen, wie die Abfallwirtschaft, den Umweltschutz, die Sozialhilfe, die Leitung der Krankenhäuser, die Berufsschulen, die Gesundheitsämter, u.s.w..

Der wichtigste Zweck von dieser Schaffung ist die Entscheidungsverhältnisse zwischen die verschiedenen Behörden, besonders für die Wirtschaftsförderung. Diese Region wird auch die Wirtschaftsschwere von dem Gebiet auf der nationalen deutschen Ebene und auf der europäischen Ebene verbessern. Diese Gruppierung sollte auch die Position von Hannover erhöhen, sodass sie einen besseren Eindruck von ihrem Gebiet geben, und auch eine stärkere wirtschaftliche und soziale Macht haben. Auf einer lokalen Ebene, sollte diese Kooperation eine erhebliche Solidarität zwischen den Gemeinden gestatten, um die Verwirklichungsmöglichkeiten der Gemeindenprojekte zu steigern. Die Leitung der Siedlungszonen und der Stadtentwicklung sollte auch leichter werden. Diese Gruppierung hat auch für Ziel eine leistungsfähigere und bürgernähere Verwaltung herzustellen.

### Die Verkehrspolitik von der Region Hannover

Die Region Hannover hat seit ihrer Schaffung die Struktur und die Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs (Ö.P.N.V.) wie sie früher genommen war. So, leitet „G.V.H“ (Großraum Verkehr Hannover) die ganze Ö.P.N.V. der Region Hannover, er hat ein Vertrag mit der neuen Verwaltung beschlossen. G.V.H. ist einen Betrieb, die „Üstra Hannoverschen Verkehrsbetrieb“, „Regio Bus Hannover“ und die „Deutsche Bahn“ verbindet. Diese drei Betriebe leiten jede einen Teil von dem ganzen Ö.P.N.V. in dem Gebiet der Region Hannover.

„Üstra“ kümmert sich um das Stadtbahnnetz und das Busnetz in der Stadt Hannover; die „Deutsche Bahn“ kümmert sich um die Leitung der regionalen Zugverbindungen für die Peripheriekommunen, und zuletzt kümmert sich die „Regio Bus Hannover“ um die Straßenbeförderungen im Bus und auch für die Peripheriekommunen der Region Hannover.

Der Betrieb „Großraum Verkehr Hannover“ hat strategische Ziele für die Organisation der Ö.P.N.V. aufgenommen. Er hat einen Kooperationsvertrag mit der Region Hannover, sodass sie zusammen arbeiten können.

Neben den öffentlichen Personennahverkehr kümmert sich auch die Region Hannover um das Radwegenetz, die Autoverkehrs und um die Erweiterung der Fußgängerzonen. Dazu zeigen

die Ausdehnungen des Radwegnetzes, und die Ausdehnung der Grünenflächen, den Wille der Region Hannover für den Umweltschutz zu arbeiten.

## **Ein Rückblick über die Geschichte des Verkehrs in der Stadtentwicklung**

Rückblick über einige wichtigsten Daten der Verkehrspolitik in der Stadtentwicklung von Hannover:

- 1892 : Schaffung von „Üstra“ (Hannoverscher Verkehrsbetrieb)
- 1898 : Aufbau des ersten Radweges von Deutschland im Hannover
- 1953 : Anfang der Studien über die Aufbauplanung eines Radwegnetzes im Hannover
- 1970 : Schaffung von „G.V.H.“ (Großraum Verkehr Hannover)
- 1975 : Anfang des Aufbaus und Inbetriebnahme der Stadtbahnlinien in Hannover
- 1979 : Aufbauverwirklichung von einem Radwegenetz
- 1996 : Anfang des Projektes über die Regionalreform im Niedersachsen
- 2001 : Schaffung und Anwendung der Region Hannover, als Stadt-Umland-Verband

## **Der aktuelle Zustand dem Verkehrsbereich**

In der Ergründung dem Zustand von der Verkehrslage<sup>4</sup>, soll man das Straßenbahnnetz, das Busnetz, das Radwegenetz, von dem Straßennetz und den Fußgängerzonen unterscheiden, sie gehören aber alle dem Stadtverkehrsmittel.

In Hannover, benützen 2/3 der Einwohner die Stadtbahn Hannover, die eine Mischung zwischen eine Straßenbahn (S-Bahn) und eine Untergrundbahn (U-Bahn) ist. Der Teil des Netzes, das die Innenstadt verbindet ist Untergrund und der andere Teil des Netzes liegt auf der Oberfläche. Die Schienen des Netzes sind von den anderen total eigenständig Netzen. Dieses Netz ist seit 1975 immer wieder entwickelt worden. Heutzutage hat das Netz mehr als 115 Kilometer Schienen, und eine dichter Maschenweite auf dem Gruppierungsgebiet. Ein wichtigster Verkehrsknoten ist in der Stadtmitte im Kröpcke und das Stadtbahnnetz ist mit Busse ergänzt.

Das Busnetz besteht aus Wegen die nur für Busse sind, oder aus Strassen die mit den Autos und Stadtbahn geteilt werden. Der Betrieb Üstra kümmert sich um die Leitung und Organisation das Busnetz und Stadtbahnnetz. Die Ausdehnung von dem Netz ist vorgesehen, und die Bedürfnisse sind analysiert worden, um die Linien zu ergänzen. Es hat auch eine Verbesserungspolitik als Pflicht.

Neben der Stadtbahn und den Bussen sind Zugverbindungen, welche die Innenstadt (durch den Bahnhof) zu den Peripheriegemeinden verbindet. Es ist also möglich die weiten Peripheriekommune mit dem Zug zu erreichen. Die Bedingungen und die Preise sind genau wie die Bus- oder Stadtbahnpreise. Man hat zwischen den Zug oder den Bus die Wahl um die

---

<sup>4</sup> Die meisten von den Informationen über die Verkehrslage und die Projekte waren auf dem Internet Adresse von G.V.H. und ihre Mitarbeiter gefunden worden. Die Referenzen sind am Ende der Hausarbeit.

Peripherie zu erreichen, weil der Regio Bus ein gutes Busnetz auf dem Gruppierungsraum hat.

Die Region Hannover hat also eine gute und dichte Maschenweite auf ihrem Gebiet, und hat auch eine gute Partnerschaft mit G.V.H. und seinen Mitarbeitbetrieben. Für die Region ist der Verkehr wichtig, zum Beispiel, die Ö.P.N.V. sind kostenlos für den Studenten aus Hannover. Die Behörden versuchen die Bevölkerung anzureisen die Ö.P.N.V. zu benutzen.

**Der Autoverkehr** ist auf den großen Strassen, außerhalb der Stadt geringen, und das Transit und der Verkehr in der Innenstadt sind wirklich minimal. Die Stadtmitte ist für die Fußgänger oder die Radfahrer angesehen. Die Region Hannover hatte eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf den Strassen bemerkt, und meinte deshalb dass die potentielle Gefahr für die Fußgänger und die Radfahrer (und auch für die Autofahrer) zu hoch ist. Deswegen hat sie eine Partnerschaft mit der Polizei, und der Verkehrsdienstleitung, der Stadt Hannover um ihre Aktionen zu koordinieren. Sie sollen die Pendler berücksichtigen, weil mehr und mehr Leute den Weg zwischen die Peripherie der Region Hannover und die Innenstadt jeden Tag für ihre Arbeit machen.

Sie arbeiten über Anreizungsmaßnahme für die Ö.P.N.V.. Außerdem, soll auch die Region Hannover sich über die Schaffung und die Unterhaltung von den Strassen kümmern.

**Die Radbenutzung** ist ein Verkehrsmittel, das in Hannover sehr alt ist, weil der erste Radweg Deutschlands in dieser Stadt im Jahre 1898 aufgebaut wurde. Seit der 1970 Jahren, und mehr in der 1980 Jahren, hat sich die Gewöhntheit das Rad als Verkehrsmittel zu benutzen vergrößert. Die Versetzung mit Rad ist wirklich eine Wahl und keinen Zwang, jede Generation macht das. Im Vergleich mit der Autobenutzung, ist die Radsbenutzung mehr umweltfreundlich und schneller als die Stadtbahn (in der Stadt). Die starke Radsbenutzung erklärt sich aus dem Grund, dass das Rad ein umweltfreundliches Verkehrsmittel ist, und dass es nicht verschmutzt, da es nur menschliche Energie verbraucht. Es stört auch nicht, also können die Leute immer in bester Form sein.

Dies ist sehr gut von der Behörde verstanden, die Region Hannover und früher der Großraum Hannover haben die Bevölkerung mit der stärker und beschleunigt Radwegeaufbau angereizt, die Benutzung von Rädern zu erhöhen. Ein wirkliches Netz ist seit 1979 ausgebaut worden, und nun hat die Stadt eine dichte Maschenweite von Radwegen. Das Netz hat mehr als 530 Kilometer Radwegen, die nur für die Radfahrer vorgesehen sind, doch sind manchmal sie mit den Fußgängen geteilt. Seit 1987, versucht die Stadt Hannover die Qualität der Radwege mit besseren Belägen zu verbessern. Die Sicherheit von diesen Radwegen ist auch erheblich, deshalb möchten sie die Verkehrsknoten mit den anderen Verkehrsmitteln besser organisieren. Die Sicherheit ist also ein großer Bestandteil des Verkehrsbereiches.

## **Die Projekte**

Der Betrieb „Üstra“, die sich um die Stadtbahnlinien und Buslinien kümmert, versucht heutzutage mit der Region Hannover, die Verbesserung und die Sicherheit der Verkehrsinfrastruktur von der Stadtbahn und den Bussen zu befördern. Er gestattet mehrere Verbesserungen den verschiedenen Verkehrsmitteln, in den Stadtbahnstationen oder in den

Busstationen. Ein Versuch über die Verbesserung der Qualität des angebotenen Dienstes vom Verkehr wird geschafft und dieses Ziel ist einen Schwerpunkt von der Politik des Betriebes.

In der gleichen Weise möchte der G.V.H. mit seine Partner, eine Umweltschutzpolitik verwirklichen, sie unternehmen Studien über die Energieverbrauche und die verschmutzenden Emissionen der Stadtbahn und dem Bus. Sie möchten weniger Energie benutzen und die Luftverschmutzung vermindern. Die Region Hannover möchte mit ihrer Partnerschaft das Verkehrsangebot durch den Planungsprozess zu der Regionsentwicklung abstimmen. Deswegen sind Studien über die Begriffanwendung von „der schneller und kurzer Weg“ gemacht worden.

Der Betrieb möchte sich auch um die blinden Personen oder Mobilitätseingeschränkte Personen sich kümmern. Es hat Hochbahnsteigen und Aufzügen eingerichtet, um den Weg zu den Ö.P.N.V. zu leichtern. Es gibt auch Angebote, wie der Nachtbus oder die Taxis für einen bessern Dienst. Diese sind auch günstig, weil sie von G.V.H. geleitet sind.

Der „schneller und kurzer Weg“ Begriff ist auch für das Radwegenetz studiert worden, und selbstverständlich möchte die Region Hannover in die Stadt Hannover die Maschenweite von Radwegen mehr dichten und verlängern. Stufenweise werden die wichtigsten Orte, (wie die Schulen, die Erholungsorte, die Ballungsgebiete, die kulturellen Orte, Wirtschaftszonen, u.s.w.) mit sicheren Radwegen verbunden. Die Maschenweite von der Innenstadt, den Siedlungszonen, und den Arbeitszonen, werden natürlich gestattet.

Eine Hierarchisierung von dem Radwegenetz beginnt angewendet zu werden: es gibt das Hauptnetz, das Stadtteilnetz, das Nachbarschaftsnetz. Das Hierarchisierungsziel ist eine Ergründung der Optimierung, und der Sicherheit des Radwegenetzes. Die Region Hannover möchte, dass die Radwege mehr angenehm und bequem für die Radfahren werden. Diese Idee ist jetzt in der Region Hannover wichtig: die Verbindungen zwischen die Siedlungsviertel, die Innenstadt, die Aktivitätszonen sollen nicht mehr so lang sein.

Als Ergänzung zu diesen Ideen, wird die Qualität der Radnutzung mit Einrichtungen von Radanhängen verbessert, also wird es leichter sein, ein Rad zu parken. Endlich sollten die Radwege stufenweise mit den neuen Maßnahmen der Straßenverkehrsordnung von 1997 abgestimmt werden.

## **Die Zukünftige Perspektive**

Der Betrieb G.V.H. und die Region Hannover arbeiten in Koordination, sie möchten mit einander auf dem europäischen Markt in der Zukunft mehr Wettbewerbfähig sein. Sie sollten alle Verkehrsexpansionsmöglichkeiten untersuchen. Die Region Hannover gibt also eine politische und finanzielle Unterstützung zu den öffentlichen Verkehrsbetrieben. Sie möchte ihren politischen Willen zu den öffentlichen Personennahverkehr zeigen, und ihr Ziel ist die Produktivität der Linien und die Erhöhung der Ö.P.N.V.-Nutzung.

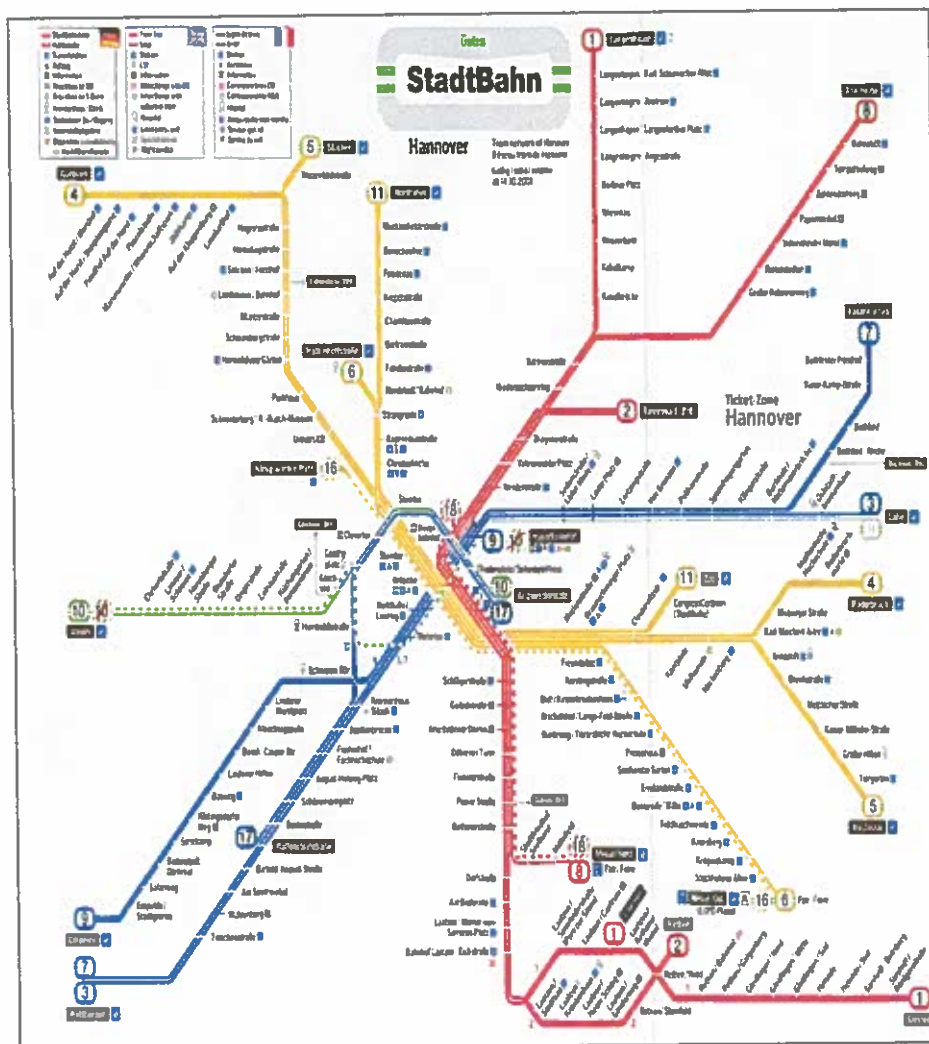
Die Region Hannover ist noch neu, sie soll noch die Schwierigkeiten, Probleme, Organisation von der Beförderung der Personen und Güter verstehen, um richtige Entwürfe und Aktionen zu gestatten. Die Einschätzung und die Anwendung von ihren Politikzielen der Regionsentwicklung werden sie helfen, richtigen Maßnahmen zu fassen.

## Die Zusammenfassung

Die Stadt Hannover und die Gemeinde um der Stadt haben seit 2001 die Region Hannover geschaffen. Diese Region Hannover ist die neue Verwaltung, die für die Raumordnung in der Region verantwortlich ist. Sie leitet also auch den Verkehrsbereich auf dem Regionsraum.

Die Ziele der Region Hannover sind die Beschleunigung, Sicherung, und Verbesserung von den Verkehrsangeboten, besonders für das Stadtbahnnetz und das Busnetz. Das Gebiet von der Region Hannover ist von einer dichten Maschenweite ganz gut von öffentlichen Personennahverkehrsnetzen und Radwegenetzen gedeckt. In der Tat, ist die Radbenutzung ein wirkliches Verkehrsmittel, die viel Erfolg in der ganzen Bevölkerung hat. Die erhebliche Radbenutzung zeigt den Willen der Bevölkerung und der Behörde auf dem Natur- und Umweltschutz auf zu passen und mit zu arbeiten.

### Hannovers Stadtbahnnetz





# **EINE NACHHALTIGE VERKEHRSTRATEGIE**



*Der nachhaltige Verkehr*



# Eine nachhaltige Verkehrstrategie

## Einleitung

Nach der Vorstellung und der Analyse über die Verkehrsentwicklung in der Erweiterung den Städten Hannover und Strassburg, bemerkt man einige Unterschiede in dieser Fragebehandlung.

Am Anfang berücksichtigt man einige Unterschiede zwischen diese beide Städte:

- Zum ersten die Bevölkerungszahl
- Zum zweite die Größe des Stadtgebietes.

(Strassburg hat 250.000 Einwohner und Hannover 515.000 Einwohner.)

Dazu sind die Strukturen der städtischen Räume ganz verschieden. Strassburg ist kleiner als Hannover, es hat noch nicht das gleiche Stadterweiterungsniveau wie die Landeshauptstadt. Deswegen, soll Strassburg in der Zukunft sein Straßenbahnnetz verdichten und erweitern. Das heutzutage „X“ Form des Straßenbahnnetzes sollte stärker vernetzt worden, wenn die Stadt die gleiche Raumdeckung wie Hannover anbieten möchte.

Diese Städte versuchen ihre Stadtentwicklungspolitik zur Stadterweiterung abzustimmen, und die Verkehrsfrage ist ein wichtiger Teilbereich. Ein wichtigster Faktor der Stadtentwicklung ist die Verkehrsbehandlung, weil der Verkehr die verschiedenen städtischen Bereiche verbindet. Er erlaubt also, das Wirtschaftsförderung erfolgreich und harmonisch zu gestatten. Die Stadtentwicklung wird von der Organisation und der Leitung des Verkehrs bestimmt. Die Argumentation ist ganz gut von den beiden Städten abgewogen worden, weil der Verkehr das wichtigste Ziel der Stadtentwicklungspolitik ist. Hannover und Strassburg haben die gleichen Schwierigkeiten, die aus ihrer Stadterweiterung, Wirtschaftsförderung, und dem starken Personenzustrom resultiert. Die Organisation des Verkehrs (privat, öffentlich, städtisch, peripherisch) wird immer schwieriger angewendet, zum Beispiel, durch die Erhöhung der Pendlerzahlen. Es kommt von der Zunahme der Bevölkerung in der Stadtperipherie.

Trotzdem kann man zwei verschiedene Ansätze der Stadtentwicklung zwischen den beiden Städten bemerken:

- Die Stadt Hannover hat seit kurzer Zeit eine Kommunalgruppierung als eigenständige Entscheiderde Behörde geschaffen, obwohl sie eine fortgeschrittene Stadtentwicklung im Vergleich zum Strassburg zu bewältigen hat.
- Die Stadt Strassburg hat bis jetzt noch kaum den Begriff des Umweltschutzes in ihrer Verkehrspolitik berücksichtigt, während Hannover hat es schon seit ein paar Jahren getan hat.

Es ist interessant diese präzisen Unterschiede mit ergänzen Abwägungen von der europäischen Verkehrspolitik<sup>5</sup> zu ergründen.

<sup>5</sup> Die Informationen über europäische Politik sind in einer Internet Adresse der Europäische Union gefunden, mehr Präzisionen befindet man am Ende dieser Hausarbeit.

## **Die Formen der Kommunalverbände**

Strassburg hat seit 1967 einen festen kommunalen Zusammenschluss gebildet, diese Form von Gruppierung, die „Communauté Urbaine de Strasbourg“ oder „Stadt-Umland-Verband Strassburg“ heißt, erlaubt die Anwendung von Politiken und Entwürfen für das erweiterte Stadtgebiet. Der Gruppierungsraum Strassburg gehört mehr der Ausstrahlung unter die direkten Einflusszone der Stadt, kann man also richtige Politiken für die Stadtentwicklung entscheiden.

Für Strassburg, war diese Entscheidung des Zusammenschlusses den Anfang der Berücksichtigung die Abwägung über die Stadtentwicklungspolitik. Seit diese Datum, hatte die Verkehrspolitik den Spitzenrang bei den Politiken. Der Wille hat die Ursprünge von der zentralen französischen Regierung in ihrer Raumordnungspolitik.

Hannover hatte eine mittlere Stufe genommen, bevor sie die aktuelle kommunale gruppierte Verwaltung „Region Hannover“ geschaffen hat. Vor 2001 (das Gründungsdatum), war der „Kommunalverband Großraum Hannover“ die Verwaltung, die für die Stadtentwicklungspolitik und für den Verkehrsbereich zuständig war. Dieser Kommunalverband Großraum Hannover war ein kommunaler Verband, der schon die zwanzig Gemeinden ( die heute die Region Hannover bestehen) verband. Die Leitung und Organisation jeder Gemeinde in dem Verband waren ganz anders, jede Gemeinde hatte nicht den gleichen Entscheidungseinfluss. Dieser Verband hatte den Landkreis Hannover und die Landeshauptstadt verbunden, deswegen waren die Verhältnisse sehr schwierig und mit vielen Konflikten. Die „kleine Gemeinde hatte ihren Belang in dieser Struktur nicht gefunden.

Aus diesen Gründen wurde eine regionale Reform durchgeführt, und die Region Hannover geschaffen. Der alte Kommunalverband ist für die neue Region Hannover abgeschafft. Die neue Verwaltung ist für den Verkehrsbereich, die regionale Entwicklung, die Stadtentwicklungspolitik zuständig ist. Sie möchte eine bürgernähere Verwaltung sein, jede Gemeinde hat jetzt das gleiche politische Gewicht . Die Zuständigkeitskonflikte sind also vermindert. Diese Verwaltungsstruktur ist nicht auf Bundes Ebene bestanden und entscheidet, sondern nur auf dem Land Ebene bekannt.

Dieses Unterschied in der Gerichtsverfahren und in der Gruppierungsprozedur setzen am ersten die unterschiedlichen Behandlungen von der Raumordnungsfrage aus, und am zweiten die verschiedene Arte von Verwaltungsorganisationen auf der nationalen Ebene aus (zwischen eine Bundes Regierung und eine Zentrale Regierung). Der Grad der Regionalisierung von der Raumordnungspolitik zwischen Deutschland und Frankreich ist also ganz anders.

Im Frankreich haben die regionalen Verwaltungen oder „Région“ keine wirkliche Entscheidungsmacht, die Zentrale Regierung beginnt erst die Raumordnungspolitik zu regionalisieren. Im Deutschland entscheidet die Bundesregierung nur die Rahmengesetze, die Länder fassen die Beschlüsse.

Es ist sonderbar, dass so eine große Stadt wie Hannover (als politische Stadt und demographische Stadt) nicht früher ihre Verwaltungsstruktur geändert hat. (Der alte Kommunalverband hatte viele Schwierigkeiten.) Für Straßburg war dieser Kommunalverband der Anfang der richtigen Stadtentwicklungspolitik, und für die Stadt Hannover es scheint eine Stufe in ihrer Stadtentwicklungspolitik sein. Die Formen von kommunalen Umgruppierungen, wie die Region Hannover oder die „Communauté Urbaine de Strasbourg“ erlauben eine solche Optimierung, und eine Beschleunigung von der Entwurfsverwirklichung.

Die Regionalplanung ist also ganz anders in jedem europäischen Staat behandelt worden, aber die Europäische Union möchte lieber mit der regionalen Ebene arbeiten, wie die französischen „Régions“ oder die deutschen „Länder“, sie gibt denen Krediten und Zuschüsse durch die europäischen Strukturfonds. Trotzdem, gibt die Europäische Union nur die Rahmenlinien der Raumordnungspolitik, sie zwingt nicht. Sie setzt die Rahmenbedingungen für die nachhaltige Entwicklung, sie motiviert nur die Regionen, Länder oder Städten eine Umweltschutzpolitik zu entwickeln.

## **Der Umweltschutz**

Die Landeshauptstadt verankert in ihrer Stadtpolitik einen Grundsatz, die Umwelt zu schützen. Hannover möchte seine Projekte umweltfreundlicher gestalten, sie versucht also dieser Wert in ihre Abteilungspolitik zu geben. Deswegen ist der Naturschutz eine wichtige Frage im Bereich Verkehr.

Auf dem Raum Hannover ist der Betrieb G.V.H. für den gesamten Personennahverkehr, wie das Straßenbahnnetz und Busnetz zuständig. Dieser Betrieb meint, dass die verstärkte Straßenbahnnutzung und Radnutzung durch die Bevölkerung Anreizung dem Umweltschutz dient, daher versucht sie, Straßenbahn und Bus umweltfreundlich zu gestalten. Ihre Partnerschaft mit der Stadt in diesem Bereich zwingt sie, immer mehr für die Umwelt, durch nachhaltigen Verkehr / Beförderung zu tun. G.V.H. mit ihren Mitarbeitern machen heutzutage Studien über umweltfreundliche Möglichkeiten, den Personennahverkehr zu benutzen.

Bilanzen über ihren Energieverbrauch und Wasserverbrauch werden jedes Jahr analysiert, die Mengen von Gasemissionen (wie Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoff, Kohlendioxid, Stickoxid und Kohlenstoff.) G.V.H. möchte die besten Techniken benutzen, um ihren Verbrauch und schlechte Emissionen in die Umwelt zu mindern. In der gleichen Weise, versucht sie, bestmöglich ihre Abfälle zu sortieren und zu recyceln, am besten möchte sie diese Abfälle verringern. In diese Fassung hat sie bemerkt, dass sie nur ein 30 % Energieverbrauchs Zustand in 2000 hatte, obwohl das Straßenbahnnetz sich verlängert hat und obwohl die Verbindungen sich mehr als 30 % erhöht haben (das Jahr 2000 war das Jahr von der Weltmesse: Expo 2000.)

Der Betrieb versucht den Umweltschutz auf jeder Ebene zu optimieren. Während die Straßenbahn Strom verbraucht, hat G.V.H., 75 neue Erdgasbusse im Jahre 2000 gekauft. Danach hat sie eine transparente Politik über den heutigen Zustand des Energieverbrauches und der Gasemissionen, und eine starke Informations-Werbung, für die Bevölkerung, über die Notwendigkeit des nachhaltigen Verkehrs (die freundlich für die Natur sind) zu benutzen. Diese Werbung ist in Partnerschaft mit Hannovers Behörde entwickelt worden; weil die Stadt schon Werbung für die Radnutzung als Verkehrsmittel macht. Die Beschleunigung und die Sicherheit (oder Ausbau) des Radwegenetzes (das über 500 Kilometer lang ist) dienten als Anreiz für die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel.

Die Stadt Strassburg versucht durch ihres Erweiterung des Straßenbahnnetzes auch eine umweltfreundliche Verkehrspolitik zu betreiben. Ihr erstes Ziel ist es die Luftverschmutzung (aus Autogassen) zu reduzieren, weil sich diese Luftverschmutzung jedes Jahr stark in der Stadt erhöht. Die Erweiterung des Straßenbahnnetzes, die Schaffung von Relais-Parkplätze außer der Stadt, die Verminderung den Autoverkehr, u.s.w., sind viele

Beispiele von Anreizungen um den Personennahverkehr oder den Rad als nachhaltigen Verkehrs zu benutzen.

Die „Compagnie des Transports Strasbourgeois“ oder Verkehrsbetrieb von Strassburg hat bis jetzt noch keine Leitungs politik des Verkehrs, die wirklich die Natur schützt. Aber die neue Inbetriebnahme der Straßenbahn wird ihr ermöglichen den Energieverbrauch zu mindern. Dazu sind einige Busse Erdgasbusse, und die Bevölkerung hat die Möglichkeit ein Stromauto oder Erdgasseauto für ein paar Stunden zu leihen. Diese Verkehrsmöglichkeiten fordern die „Vélocation“ (Radleihweisesystem), die auch Räder für ein paar Stunden zu leihen erlaubt.

Die Europäische Richtung im Bereich Verkehr entspricht der städtischen Verkehrspolitik. In der Tat, setzt sich die Europäische Union für den nachhaltigen Verkehr ein, der also wirtschaftlich, finanziell, institutionell sicher ist, der umweltfreundlich ist und der die kommunalen Belange berücksichtigt. Dieser Begriff steht für eine günstige Beförderung, eine gute und gerechte Tarifgestaltung, und für einen guten Wettbewerb. Um dieses Ziel zu erreichen, empfiehlt die Europäische Union die Abwägung der Staatsmäßigen Ausgaben im Verkehrsbereich und eine Einschränkung der öffentlichen Hilfe und Zuschüsse. Sie zielt auch die umweltfreundliche und vernünftige Verkehrspolitik ab, es befördert eine Anreizung für die nachhaltige Verkehrsnutzung, das heißt für die nicht-Luft- und Wasserverschmutzungen, die Tönende Verschmutzungen, und die nicht das Ecosystem zerstört. Das Ziel großer Städte, ist ihre Innenstadt vom Autoverkehr frei zu halten, also ihre Netze zu verbessern.

## **Schlussfolgerung**

Die Vernünftigkeit der Organisation und Leitung des Verkehrs in der Stadtentwicklung ist einen Schwerpunkt für die Verkehrspolitik der beiden Städte. Deswegen haben sie die Gruppierungsstrategie angenommen. Dieser optimale Leitungsbegriff des Verkehrs fördert den nachhaltigen Verkehr; das heißt den öffentlichen Personennahverkehr, die Radnutzung, und die gute Fußgängerzonen zu betrachten.



## Schlussfolgerung

Diese Studie ist also ein Vergleich über die Verkehrsentwicklung der beiden europäischen Städte, seit dem Wiederaufbau.

Die Stadt Strassburg hat eine kommunale Gruppierungsstrategie adoptiert, um ihre Stadtentwicklungsprojekte schneller auf einem großen Raum zu verwirklichen. Das solle ihr erlauben, auf einer größeren und treffenderen Fläche mit ihrer Stadterweiterung zu handeln.

Die Stadt Hannover hat bevorzugt auf dem Stadtraum direkt zu handeln. Der Aufbau und die Inbetriebnahme der Straßenbahn waren viel schneller als in Strassburg. Die Verspätung in der Verwirklichung von interkommunalen Projekten hatte Hannover nicht behindert, im Gegenteil, es wurden dichte und öffentliche Personennahverkehrsnetze und das Radwegenetz aufgebaut. Die Frage von der Verstopfung der Innenstadt wurde also schnell und gut gelöst, während Strassburg mehr Schwierigkeiten hat, seine Netzwerke zu organisieren. In der Stadt Strassburg, war Autoverkehr fast im ganzen Stadtraum vorhanden, vor der Inbetriebnahme der Straßenbahn.

Heute, haben Strassburg und Hannover beide eine nachhaltige Verkehrsentwicklungspolitik, in der die Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel, die Erhöhung der Radnutzung, und die Erweiterung der Fußgängerzonen, Schwerpunkte bilden. Die Versuchung den Verkehrsmitteln zu ergänzen und der Wille zum Umweltschutz sind mehr und mehr in der Organisation der Verkehrspolitik integriert.



# Bibliographie / Literaturverzeichnis

## \*REGION HANNOVER

„Vorschlag zur neuer Organisationsstrukturen für die Wahrnehmung regionaler Verwaltungsaufgaben im Großraum Hannover“ .

Hannover, 16.12.1997 ; Lenkungsgruppe Region Hannover ; 76 Seiten / pages

## \*ZUKUNFT HANNOVER

„Handlungsprogramm zur Stadtentwicklung 2001-2005“

Februar 2001 ; Landeshauptstadt Hannover ; 32 Seiten /pages

## \*FREIRAUMSICHERUNG IN DER HANNOVER REGION

„Beiträge zur Regionalen Entwicklung“

Heft Nr. 58 ; Hannover Region, Kommunalverband Großraum Hannover ; 27 Seiten / pages

## \*LAGEBERICHT ZUR STADTENTWICKLUNG 2001

„Großstädtevergleich und Schwerpunktthemen“

November 2001 ; Landeshauptstadt Hannover, die Oberbürgermeister ; 98 Seiten / pages

## \*SIEDLUNGSENTWICKLUNG UND SIEDLUNGSPOLITIK

„Nationalbericht Deutschland zur Konferenz Habitat II“

Februar 1996 ; Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau ;  
125 Seiten / pages

## \*INFORMATIONEN ZUR BILDUNG DER REGION HANNOVER

„2. überarbeitete Auflage“

August 2001 ; Hannover Region, Kommunalverband Großraum Hannover ; 23 Seiten / pages

## \*AKTUELLE DATEN ZUR ENTWICKLUNG DER STADTE, KREISE UND GEMEINDEN „Ausgabe 2000“

Berichte , Band 8

Bonn 2001 ; Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung ; 347 Seiten / pages

## \*STRASBOURG, MATIERE A PROJETS

Strasbourg 2002 ; Communauté Urbaine de Strasbourg ; 32 pages / Seiten

## \*STRASBOURG \_ VILLE ET COMMUNAUTE URBAINE

« Présentation Générale : Organisation et Fonctionnement »

Strasbourg 2002 ; Communauté Urbaine de Strasbourg ; 22 pages / Seiten



## Sites Internet / Internet Adressen

### STRASBURG / STRASBOURG :

- \* [www.mairie-strasbourg.fr](http://www.mairie-strasbourg.fr)
- \* [www.velo-strasbourg.com](http://www.velo-strasbourg.com)
- \* [www.adeus.org](http://www.adeus.org)
- \* [www.bas-rhin.equipement.gouv.fr](http://www.bas-rhin.equipement.gouv.fr)
- \* [www.transport-strasbourg.org](http://www.transport-strasbourg.org)
- \* [www.strasbourg-agglo.fr](http://www.strasbourg-agglo.fr)

### HANNOVER / HANOVRE :

- \* [www.hannover.de](http://www.hannover.de)
- \* [www.region-hannover.de](http://www.region-hannover.de)
- \* [www.bezirksregierung-hannover.de](http://www.bezirksregierung-hannover.de)
- \* [www.uestra.de](http://www.uestra.de)
- \*: [www.regiobus.de](http://www.regiobus.de)
- \* [www.gvh.de](http://www.gvh.de)

### EUROPA / EUROPE :

- \* [www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int)

## Résumé

Ce travail est une mise en parallèle du traitement du domaine des transports dans les politiques de développement urbain des villes de Strasbourg (en France) et d'Hannover (en Allemagne). Strasbourg est la capitale régionale de la Région Alsace et Hanovre est la capitale de Land (arrondissement) de Basse-Saxe, la ville allemande compte plus de 515 000 habitants et Strasbourg compte plus 250 000 habitants.

Ces deux villes ont adopté la stratégie du regroupement intercommunal comme structure institutionnelle compétente de l'organisation et de la planification du développement urbain à l'échelle d'un territoire plus vaste et plus pertinent avec l'accroissement urbain. En effet, la Communauté Urbaine de Strasbourg a été créée et compte 67 communes autour de la ville centre, et la « Region Hannover » ou Région d'Hannovre regroupe 20 communes autour de la capitale de Basse-Saxe. Ces structures ont entre autre part comme compétence la gestion de la politique des transports en général, c'est-à-dire publics et privés à l'échelle de leur territoire.

La ville de Strasbourg met en place depuis quelques années un réseau de tramway qu'elle cherche à densifier et étendre, de plus elle a pour objectif de rééquilibrer la place de chaque transport. En effet, la circulation automobile avait progressivement envahi le centre-ville, mais depuis la mise en service du tram, l'organisation de la circulation automobile a été complètement modifiée et interdite dans le centre urbain. Le but est de redonner aux piétons et aux cyclistes la jouissance du centre-ville, et c'est ainsi que des mesures de complémentarité des modes de transports ont été prises.

La ville d'Hannovre est elle dans une problématique un petit peu différente, son réseau de tramway et de bus est déjà bien développé et maille très densément le territoire urbain, de ce fait l'objectif est de perfectionner la prestation de service et de sécuriser le réseau. Son souci majeur est de faire fonctionner ces transports publics en harmonie avec la nature. En effet, Hanovre cherche à utiliser au maximum les transports durables, c'est-à-dire des transports fiables, rentables, consommateurs de peu d'énergie et émetteurs du minimum de gaz polluants. Cette politique est complétée par un réseau très dense de pistes cyclables, à Hanovre l'utilisation de vélo comme modes de transports est massivement répandue dans la population.

En comparant les systèmes, problématiques, enjeux des deux politiques des transports, on se rend compte de l'importance qui est accordée aux modes de transports durables, donc en harmonie avec l'environnement. Cet accent porté sur les transports en communs et le vélo, reflète une volonté politique européenne, en effet, l'Union Européenne soutient les initiatives alimentant les politiques du développement durable des villes. La différence de problématique actuelle provient également de la différence de démographique entre ces deux villes, et c'est vrai qu'Hannovre peut-être un très bon exemple pour Strasbourg en terme de politique des transports urbains.